

1942: la Bataille du Saint-Laurent

par Louis Trépanier

Lorsqu'on parle de la deuxième guerre mondiale on a surtout tendance à faire référence aux grandes batailles qui se sont déroulées en Europe, sur les océans Atlantique et Pacifique de même qu'en Asie. On oublie souvent qu'ici même, dans notre région, s'est déroulé un épisode de cette guerre, peut-être moins important et moins spectaculaire mais qui tout de même à suscité l'émoi chez plusieurs des habitants des côtes du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et de la Côte-Nord. On y réfère souvent sous le nom de la "Bataille du Saint-Laurent". Il s'agit de l'incursion des sous-marins allemands dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et des torpillages qu'ils y effectuèrent, principalement en 1942. Il existe plusieurs raisons pour lesquelles cet épisode est peu connu. Premièrement, en raison de la censure imposée par le gouvernement sur toutes les informations concernant ces attaques, les médias ne rapportaient pas ou peu les événements à l'époque. Une deuxième raison, celle-ci beaucoup moins officielle, réside dans le fait que le Canada a perdu cette bataille, les U-boats allemands opérant plus ou moins selon leur bon vouloir durant l'année 1942 sans que la défense canadienne puisse vraiment contrer leur action. On doit cependant admettre que malgré leur échec durant la campagne de 1942, les forces canadiennes remédièrent à la situation, renforçant les défenses tant sur le fleuve que le long des côtes, si bien que l'on ne dénombra aucun torpillage en 1943 et deux

seulement, loin dans le golfe, en 1944, comparativement à 20 navires coulés en 1942.

En plus des pertes matérielles causées par les torpillages il faut aussi noter les conséquences économiques et sociales de l'action des U-boats allemands. Le transport des marchandises par bateaux sur le fleuve fut à une certaine période, à l'automne 42, interrompu, le danger étant jugé trop grand par le gouvernement. Par la suite, le volume des exportations par voie maritime fut considérablement diminué. La vie des habitants des côtes fut aussi modifiée par la crainte de voir les Allemands débarquer de même que par les mesures de défense mises en place par le gouvernement.

Par cet article nous voulons faire un tour de la situation qui a prévalu durant la deuxième guerre mondiale sur le fleuve Saint-Laurent et le long de ses côtes et voir les conséquences de l'activité des sous-marins allemands sur la vie des gens de notre région.

I- Les premières années de la guerre, 1939-1942

Lorsque la guerre éclate en 1939, bien qu'on la prévoyait depuis un certain temps, on ne peut pas dire que le Canada était réellement prêt à y faire face et ce en particulier au niveau de sa marine de guerre. Au début de 1939, certains bataillons de réserves avaient été mobilisés afin d'assurer la protection d'objectifs mili-

itaires tel le port d'Halifax et celui de Québec. Cependant à l'époque, la production de navires de guerre ne faisait que se mettre en branle et avant que les premières unités nouvelles soient produites, il s'écoula plusieurs mois.

La véritable menace se situant à l'époque en Europe, la défense des côtes canadiennes fut conçue, durant la première année de la guerre, afin de protéger les principaux ports de la côte atlantique et ce principalement à l'aide de batteries côtières. Ainsi, on installa entre autre à Halifax et à Québec, des canons devant servir à repousser une éventuelle attaque ennemie, que ce soit par mer ou par air. Il est cependant à noter que de toute la durée de la guerre, ces batteries ne tirèrent aucun projectile vers des objectifs ennemis.

Quant aux navires qui servaient à protéger les côtes, leur nombre était restreint car on les réservait à la tâche première d'escorter les convois qui traversaient l'Atlantique, amenant hommes et équipement afin d'appuyer l'effort de guerre des alliés.

*"La fonction première d'une marine comme celle du Canada dans le cadre d'une guerre mondiale est de convoier et de protéger une chaîne perpétuelle de navires et non pas de rester immobile le long de ses côtes à attendre l'arrivée de l'ennemi." (1) **

Les conséquences d'une telle position étaient qu'il y avait peu de navires qui patrouillaient les eaux du fleuve et du golfe. Cette

* Traduction de l'auteur

surveillance était cependant coordonnée à partir de Québec où le premier service de contrôle naval sur le Saint-Laurent fut mis en place dès septembre 1939. Compte tenu de l'importance du trafic des navires marchands sur le fleuve, l'activité de ce service était des plus importante. Ainsi, par exemple, d'avril à décembre 1941, un total de 3,806 navires transportant un cargo total de 8,694,633 tonnes furent contrôlés par le service de Québec. Ils se répartissaient ainsi: 1,176 navires effectuant la traversée de l'océan, 1,104 navires naviguant sur le fleuve et les Grands Lacs et 1,526 limitant leurs activités au fleuve en deçà de Montréal. (2) *

C'est afin d'effectuer ces contrôles et d'accroître la surveillance du fleuve qu'en juillet 1940 la marine canadienne forma une patrouille ayant ses quartiers généraux à Rivière-du-Loup. Chargée de couvrir la région s'étendant de l'Île-aux-Coudres à l'Île d'Anticosti, elle disposait d'un yacht, le "Ambler" et de trois autres bateaux de plus petite taille soit le "Eileen", le "Cleopatra" et le "Anna Mildred". En complément à cette patrouille, le balayeur de mine "Bras d'or" avait stationné à Rimouski le mois précédent afin de détecter toutes opérations de minage qui auraient pu se produire le long des côtes. (3) *

En août 1940, la Marine Royale Canadienne reconnaît dans son plan naval qu'il faut développer des installations portuaires adéquates pour assurer la défense des côtes canadiennes. Il est conclu que:

"En assumant que la défense navale du Canada doit être conduite ... avec la pleine coopération de la flotte britannique et/ou de celle des États-Unis, les premières obligations du Canada sont de pourvoir des bases adéquates." (4) *

Un comité formé par la suite recommande le développement de trois sites: Halifax et Sydney en Nouvelle-Ecosse de même que Gaspé au Québec, cette dernière installation devant servir de principale base pour la défense du fleuve et du golfe Saint-



La base H.M.C.S. FORT RAMSAY de Gaspé. (Archives Publiques du Canada)

Laurent. Un des facteurs qui influença sur le choix de Gaspé fut la facilité de défendre ce port en raison de sa position géographique.

A prime abord, lorsqu'on avait tracé les premiers plans pour le développement du port de Gaspé au début de 1940, on n'avait envisagé pour cette base que l'installation d'un poste où une équipe d'une douzaine d'hommes coordonnerait les opérations navales et aériennes et s'occuperait de l'approvisionnement de quelques navires. À l'été cependant les planificateurs prirent conscience de l'importance que pourrait avoir le port de Gaspé comme port d'attache des navires britanniques et américains dans l'éventualité d'une invasion de la Grande-Bretagne et décidèrent d'en accroître grandement l'importance. (5)

Les travaux s'accéléchèrent donc à Gaspé. En octobre 1940, le "H.M.C.S. Vison" devient le premier navire à opérer à partir de la base de Gaspé. Malheureusement un des désavantages du port de Gaspé à l'époque est qu'il est forcé de fermer sitôt la prise des glaces. C'est ainsi qu'en novembre, le "Vison" est forcé de

retourner à Halifax.

Lorsque le port ouvrit de nouveau au printemps de 1941, les yachts armés "Reindeer", "Raccoon", "Lynx" et "Vison" formèrent la flotte opérant à partir de Gaspé. Les travaux se continuaient et c'est le premier mai 1942 que la base est officiellement inaugurée et nommée "H.M.C.S. Fort Ramsay". On y avait presque complété les installations. Le coût total de l'opération, incluant l'achat des terrains et des équipements, la construction des édifices et les défenses du port se chiffra à 1,674,000\$. (6)

Le nombre d'hommes qui résidèrent sur la base varia au cours des ans. Ainsi en juillet 1942, on comptait 209 officiers et soldats et un an plus tard on atteignait un sommet de 585. (7) Quant à la flotte basée à Gaspé elle était constituée en septembre 1942 de 19 navires de guerre dont 5 balayeurs de mines, 6 canots automobiles, 1 yacht armé et 7 corvettes.

C'est à la même époque que le ministère de la Défense Nationale décide d'établir dans l'Est du Québec un aéroport qui pourra servir de base d'entraînement de même que de base pour la sur-

veillance du fleuve. Une étude vient à la conclusion que Mont-Joli, de par sa position sur les côtes du Saint-Laurent, est le site idéal pour construire celle-ci. On y formera des pilotes, des mitrailleurs, des mécaniciens et des opérateurs de radio. De plus, une escadrille de "Kitty Hawks" y sera basée pour patrouiller le fleuve.

C'est d'ailleurs lors d'une de ces missions, le 6 juillet 1941, que le chef d'escadrille, le commandant Jacques Chevrier, perdit la vie. Ayant décollé suite à un rapport d'observation d'un sous-marin dans la région, il devait disparaître dans les eaux du fleuve aux commandes de son avion moins d'une demi-heure plus tard. Il ne put jamais être clairement établi si il avait été abattu ou si son appareil avait eu des ennuis mécaniques. On notera aussi que plusieurs écrasements se produisirent lors d'entraînements au-dessus de la région environnante. Quelques officiers et élèves y perdirent la vie.

La construction des trois pistes et des bâtiments se poursuivit pendant plus d'un an et c'est le 15 août 1942 que fut inaugurée officiellement l'École de Bombardement et de Tir de Mont-Joli. En septembre 1942 on compte près de 1,500 hommes sur la base, tant officiers qu'élèves. En tout près de 6,000 aviateurs furent formés à Mont-Joli. (8)

En mars 1944, l'aéroport devient une école d'entraînement au sol pour les aviateurs de bord et une école d'officiers. Elle cessera ses opérations le 31 mars 1945.

II- L'affaire Capo Noli

Lorsque le Canada déclara la guerre à l'Italie, par un vote unanime de la Chambre des Communes le 10 juin 1940, le navire marchand italien "Capo Noli" qui avait pris un chargement au port de Montréal redescendait le fleuve Saint-Laurent en direction de l'Europe. Apprenant la nouvelle, le capitaine donna l'ordre de forcer la machine afin de pouvoir quitter les eaux territoriales canadiennes au plus vite.

L'ayant repéré, le service de contrôle naval de Québec donna l'ordre au balayeur de mine "Bras d'Or" de prendre en chasse le navire italien. Arrivé près de Bic, le capitaine du "Capo Noli" constata qu'il ne pourrait échapper à ses poursuivants. Il résolut alors d'échouer son navire long de 385 pieds et de 3,921 tonneaux, et de le saborder en y mettant le feu. Il quitta l'épave avec son équipage à bord des chaloupes de sauvetage. Cependant, les marins du "Bras d'Or" furent prompts à réagir et montèrent à bord pour éteindre l'incendie. L'équipage du "Capo Noli" fut capturé et transporté à la prison de Rimouski où il fut détenu jusqu'à son transfert à Québec dans les jours qui suivirent.

Le navire italien quant à lui fut renfloué à l'aide du "Lord Strathcona" et du "Sorel" qui descendirent de Québec pour accomplir cette tâche. Ils arrivèrent sur les lieux le 11 juin pour découvrir qu'il y avait plusieurs fuites dans la coque. Après 14 jours de travaux, il fut renfloué temporairement et échoué sur un fond moins rocailleux pour compléter les réparations. Le 1er juillet, le Capo Noli partait à la remorque du "Sorel" en direction du port de Québec. (9) *

Première et seule prise de guerre canadienne dans le Saint-Laurent, le "Capo Noli" devait par la suite faire l'objet d'une requête de la cour des Prises, division de l'Amirauté, afin de prouver légalement que le navire était bien la propriété de la compagnie italienne "Genoa General Navigation Company" de Gênes. (10) Une fois cette enquête complétée, le navire fut officiellement considéré comme prise de guerre et mis en service par la marine canadienne sous le nom de "Bic Island".

Quant au "Bras d'Or", sa gloire fut de courte durée puisque le 30 octobre 1940 un communiqué du ministère de la Défense annonçait sa disparition probable dans le fleuve. On était en effet sans nouvelle du navire depuis le 19 octobre et on croyait qu'il avait pu périr corps et biens lors d'une violente tempête alors qu'il naviguait entre Clarke City et Sydney (N.E.). Ce bateau, qui était en fait

l'ancien bateau-phare no. 25 du ministère des Transports qui avait été reconverti en 1939, avait quitté Rimouski quelques jours auparavant afin de suivre un navire roumain qui descendait le fleuve. Vers 3 heures du matin le 19 octobre il était aperçu par un frétier dans la tempête, au large de Gaspé. On ne su jamais ce qui se passa par la suite si ce n'est qu'on ne retrouva aucune trace du "Bras d'Or" ni des trente hommes qui composaient son équipage. Parmi ceux-ci on retrouvait le maître de bord G.P.O. Burton de Sainte-Luce et le petty officer H.J. Jones de Rimouski.

Le 3 novembre 1940, l'amirauté émettait un communiqué annonçant qu'on devait "considérer comme étant perdu le balayeur de mines auxiliaires "Bras d'Or"" et que toutes les recherches étaient interrompues. (11).

III- 1942, les premières attaques des sous-marins.

Dans la nuit du 12 mai 1942 les habitants de Cloridorme sont éveillés par le bruit d'une explosion provenant du large. Le na-

DEUX NAVIRES TORPILLÉS PAR UN SOUS-MARIN ENNEMI SUR LE SAINT-LAURENT

DANS LA NUIT DE LUNDI A MARDI

Deux cargos ont été torpillés et coulés par un sous-marin ennemi sur le fleuve St-Laurent lundi dernier, 11 mai, vers 11.50 du soir. Pour nous conformer aux instructions de la Censure, nous ne pouvons révéler les noms des navires torpillés, leur nationalité, les noms de leurs officiers, le port où débarquèrent les rescapés, l'endroit du coulage, ni leur cargaison, afin de ne fournir aucun renseignement qui pourrait servir à l'ennemi.

Au témoignage d'un officier de bord, le premier navire fut pillé deux fois par le sous-marin à quelques milles de la côte. Près la première torpille, sur l'avant du cargo, un sous-marin émergea à quai du navire, l'éclairant et pr...

* Traduction de l'auteur

vire marchand "Nicoya", propriété de "Elders & Fyffes Ltd" d'Angleterre, venait d'être torpillé à environ 9 milles au large. Il s'agissait là du premier torpillage à survenir dans les eaux du fleuve Saint-Laurent et on comprend l'émoi qu'il sema dans la population riveraine qui accueillait la centaine de survivants de cette attaque. Soudainement la guerre était rendue à leurs portes. La situation était d'autant plus réelle que quelques heures plus tard à environ 23 milles au large de Grande-Vallée le navire hollandais "Leto", propriété de la compagnie "Hudig & Weder" de Rotterdam subissait le même sort.

La nouvelle de ces torpillages circula rapidement et afin d'éviter que de nombreuses rumeurs prennent naissance, le ministère de la Marine émit le communiqué suivant:

"Le ministère des services de la Marine annonce que la première attaque de sous-marins ennemis dans le fleuve s'est produite le 12 mai, lorsqu'un frégate a été coulé. Quarante et une personnes ont pu atteindre la terre.

La situation en ce qui concerne la navigation dans le fleuve est étudiée de très près et des plans qui ont été longuement préparés pour sa protection dans les circonstances actuelles sont déjà en opération.

L'on annoncera plus à l'avenir, les torpillages. Cela dans le but de garder pour nous des informations qui seraient précieuses à l'ennemi.

L'on admet cependant que le public canadien doit être informé de la présence des U-boats dans les eaux territoriales canadiennes. Le public peut être convaincu, toutefois, que les autorités ont pris toutes les précautions possibles pour faire face à la situation." (12)

Malgré les assurances données par le ministère, la population reste inquiète. Le fait que les médias respectent scrupuleusement la consigne contribue à maintenir ces craintes. Par contre les parlementaires canadiens sont moins respectueux de ces consignes. Ainsi, à la Chambre des Communes, les députés, en particulier M. J.R. McNicol, interro-

gent le ministre de la Défense Nationale responsable de la Marine, l'honorable Angus L. MacDonald, sur le deuxième torpillage du 12 mai que le gouvernement n'avait pas confirmé. Le député McNicol prétend que les citoyens canadiens ont le droit d'être informés et que la censure est inutile. Le ministre MacDonald lui répondit:

*"Aux honorables députés qui critiquent les règles de censure et le silence qui est observé sur ces questions, je dirais que les émissions allemandes sont captées par notre département et que ce matin la radio allemande annonçait avec allégresse qu'un navire avait été coulé dans le Saint-Laurent par un de leurs sous-marins, que c'était l'opération qui avait eu lieu à la plus grande distance de leur pays, que cette action avait produit une énorme consternation au Canada et que le fait que le département avait annoncé qu'aucune autre information ne serait émise était la preuve de cette consternation... Il est évident que s'ils attachent une si grande importance à ces nouvelles, nous nous devons d'y attacher une importance similaire. Nous ne pouvons nous permettre de diffuser à tous vents des informations qui pourraient en aucune façon mettre en danger la vie de nos hommes et les équipements de nos alliés et ce seulement pour plaire à certains groupes de personnes, aussi important fussent-ils." (13) **

Au député de Gaspé, M. Sasseville Roy qui revient plusieurs fois à la charge sur cette question et qui demande une séance à huit-clos de la chambre pour discuter de la question, il répondra que la situation est sous contrôle et qu'il n'y a pas lieu de tenir une telle séance. Lorsque M. Sasseville Roy s'inquiète du peu de navires qui défendent les côtes, le ministre perd quelque peu son calme et lui répond:

"Si le député croit pour un moment que la marine canadienne au grand complet va se poster le long de ces côtes et défendre exclusivement ces côtes, laissant le système de convois et la protection que nous avons pour le reste du Canada aller par-dessus bord, il fait une énorme erreur. Je ne

*suis pas prêt à changer la position d'un seul navire de la marine canadienne pour lui, même en considérant toutes les questions qu'il pourrait poser jusqu'au jugement dernier." (14) **

D'un autre côté, on enjoignait la population à ne pas discuter les mouvements de troupes ou de marchandises afin de ne pas donner d'informations à de possible espions. Afin d'expliquer les raisons justifiant la censure des informations dans les médias on donnait les détails suivants:

"- L'heure des torpillages était mentionnée, ce qui indiquait le meilleur moment pour effectuer une attaque dans la région.

- Le nombre de navires coulés et celui des explosions étaient indiqués; on savait ainsi combien de torpilles avait lancées le sous-marin et peut-être combien il lui en restait.

- L'endroit où l'attaque avait lieu était indiqué; les autorités allemandes pouvaient ainsi calculer la distance parcourue par le sous-marin et établir l'importance des réserves de combustible dont il disposait.

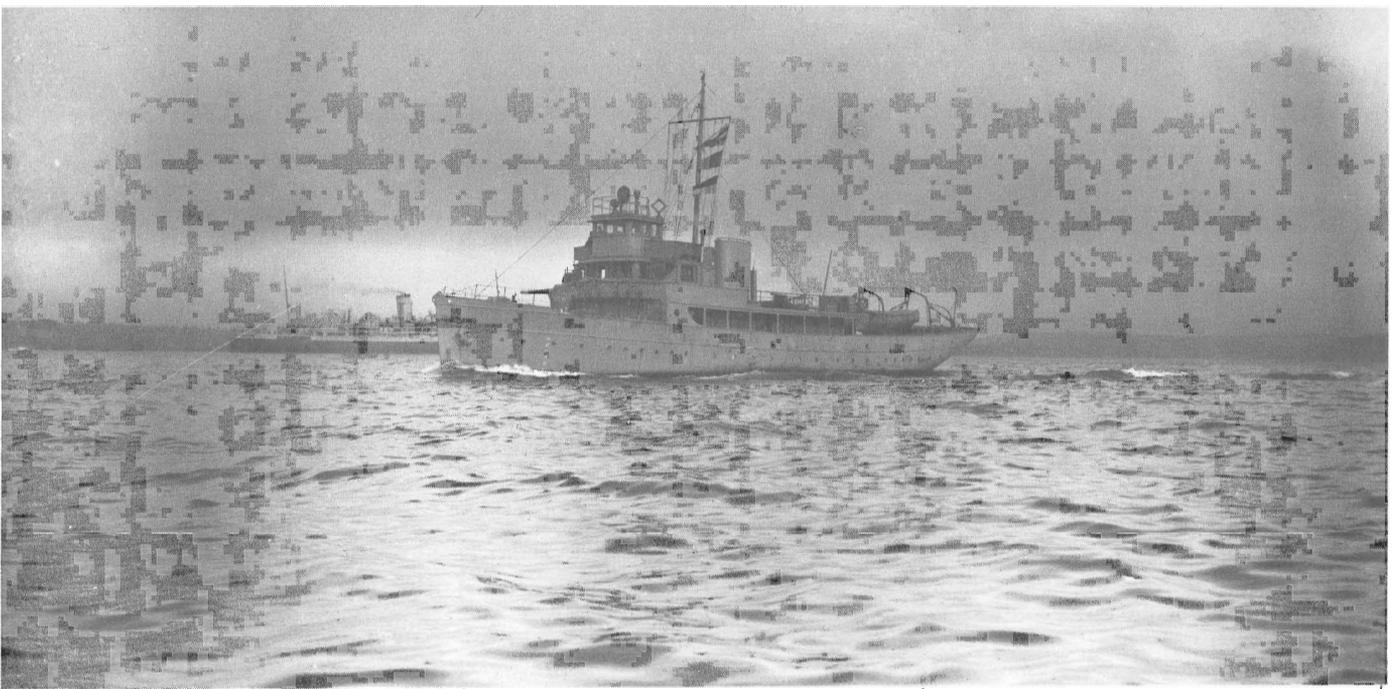
- On mentionnait que le commerce maritime était considérable dans la région ce qui indiquait aux Allemands qu'ils avaient intérêt à en faire une zone d'opérations futures.

- On mentionnait les noms des rescapés du navire hollandais; cela pouvait permettre à la Gestapo d'agir sur le moral de leurs parents et amis dans les pays occupés.

- Les conditions atmosphériques étaient indiquées, précieux renseignements pour qui dirige des opérations navales.

*- En précisant que les navires marchands avait été surpris sans défense, on informait l'amirauté allemande que le sous-marin n'avait probablement pas été endommagé." (15) **

Avant d'aller plus loin dans la liste des navires torpillés sur le fleuve, il serait intéressant de voir la principale raison qui fit que les sous-marins allemands ne commencèrent à opérer dans le Saint-Laurent qu'en 1942 et non pas plus tôt. En fait c'est l'attaque de Pearl Harbour et la déclaration de guerre du Japon aux Etats-



Le yacht armé H.M.C.S. RACCOON.
(Archives Publiques du Canada)

Unis qui agissent comme déclencheurs de l'action militaire allemande au Canada. Jusque là Hitler avait interdit toutes actions de ses sous-marins le long des côtes du continent nord-américain de peur d'irriter les Américains et de provoquer une riposte. Ainsi, en février 1940, une proposition de l'amiral Raeder, commandant en chef de la marine allemande, visant à envoyer deux sous-marins armés de mines et de torpilles au large d'Halifax fut rejetée par Hitler. Par contre, les événements de décembre 1941 allaient enlever toutes réticences à l'Allemagne et dès que les glaces disparurent au printemps 42 les sous-marins allemands entreprirent des missions dans le Saint-Laurent. (16)

Malgré l'assurance donnée par

le ministre MacDonald concernant les mesures mises en place pour contrer l'action des sous-marins allemands, ceux-ci continuèrent à opérer dans le fleuve durant toute la saison de navigation 1942. Ainsi, le 6 juillet, à environ 25 milles au large de Sainte-Anne-des-Monts, le frétier anglais "Dinaric", 2,500 tonnes, propriété de "Stone & Rolfe Ltd", le "Hainault", 4,500 tonnes, propriété de la "Compagnie Royale Belgo-Argentine" et le "Anastasios Pateras", 3,300 tonnes, propriété de "A. Pateras & Sons", sont torpillés et coulés. Puis le 20 juillet, le navire anglais "Frederika Lensen" est torpillé à environ 10 milles au large de Grande-Vallée. Le navire est remorqué et échoué mais il est considéré comme une perte totale.

Lors des attaques du 7 septembre, en plus des 3 navires coulés par le U-517 (voir plus loin), le navire grec "Aeas" et le yacht armé de la marine canadienne "H.M.C.S. Raccoon" sont torpillés et coulés à environ 14 milles au nord de Saint-Joachim-de-Tourelle.

Le 9 octobre survient le torpillage le plus avancé dans le fleuve. C'est en effet à 10 milles au nord de la Pointe-aux-Senelles que le navire anglais "Carolus", propriété de la "Ohlsson Steamship Company" est coulé.

Vers la fin du mois, en se retirant du fleuve, les sous-marins coulèrent deux autres navires dans le golfe soit le "Waterton" près de Terre-Neuve et le "Caribou" entre la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve. (17) *

CARGO ALLIÉ COULE PAR UN SOUS-MARIN DANS LE FLEUVE PRES DE METIS-BEACH, LE 8 OCTOBRE

12 marins disparus.— 18 rescapés.— Le sous-marin n'a pas été vu.

OTTAWA.— L'hon. Angus-L. Macdonald, ministre de la défense nationale pour les services navals, a annoncé hier, 15 octobre, la perte d'un vaisseau allié dans le fleuve St-Laurent, près de Métis.

Le navire a été torpillé et coulé par un sous-marin allemand il y a quelques jours. Dix-huit hommes de l'équipage ont été sauvés et douze autres manquent à l'appel. Le sous-marin n'a pas été vu.

L'hon. M. Macdonald a dit que cette dernière attaque dans le St-Laurent est une nouvelle preuve de l'expansion des activités de sous-marins ennemis, ce qui ajoute à la tâche déjà lourde de la marine royale du Canada.

Depuis 3 mois plusieurs navires ont été coulés dans le fleuve. Mais le dernier incident a surpris les habitants de la côte, surtout M. Octave Gendron, le gardien du phare de Métis, qui habite avec sa famille sur une pointe, à une quinzaine de milles de l'endroit où le torpillage est arrivé.

Des communiqués antérieurs ont divulgué le coulage de 9 autres vaisseaux dans le Saint-Laurent, l'avarie d'un autre. Mais les autres attaques ont eu lieu en aval, surtout autour du Cap Chat

IV- Accroissement des mesures de défense.

Il faut tout de même admettre qu'avec la présence des sous-marins allemands dans le fleuve, les mesures de défense furent accentuées. Ainsi dès mai 1942 des convois furent organisés sur le Saint-Laurent. Ces convois étaient formés près des îles du Bic et un bureau de contrôle fut établi à Rimouski pour superviser ces opérations. Le "H.M.C.S. Madawaska" de même que le "Jalobert", qui avait servi de bateau-pilote à Pointe-au-Père, servait à la formation de ces convois. L'année suivante cependant en prenant en considération les incursions des sous-marins allemands dans le fleuve, on décida de déplacer le lieu de formation des convois près de Québec. (18) *

Bien que devenant des cibles plus difficiles, ces convois demeureraient quand même vulnérables et les U-boats n'hésitèrent pas à les attaquer. Il faut reconnaître que le fleuve, malgré ses

* Traduction de l'auteur

Convois sur le fleuve Saint-Laurent

Trajet	Premier convoi	Dernier convoi	Convois	Navires
Québec-Labrador	25/06/42	26/10/44	28	96
Labrador-Québec	04/07/42	04/11/44	30	99
Québec-Sydney	17/05/42	14/12/44	93	976
Sydney-Québec	17/05/42	19/11/44	90	666

dimensions constituait un terrain de chasse assez restreint ce qui facilitait la tâche aux unités allemandes. De plus, le nombre relativement grand de convois représentait autant de cibles intéressantes. Le tableau suivant permet d'avoir une idée de la circulation des convois sur le Saint-Laurent.

Malgré tout, la défense des côtes canadiennes suscite encore des inquiétudes comme en fait foi cet extrait d'un discours de M. Hormidas Langlais, députés des Îles-de-la-Madeleine, prononcé lors d'une assemblée publique à Pricé le 25 octobre 1942 et rapporté par le Progrès du Golfe:

"Tout nous laisse à croire que le Saint-Laurent n'est pas défendu efficacement. On parle même actuellement de fermer le fleuve à la navigation océanique pour la durée de la guerre. Pourtant, tous les experts déclarent que la défense du fleuve serait facile. Le peuple a le droit de savoir pourquoi cette région vitale de notre pays est négligée, pourquoi elle ne semble pas intéresser outre mesure le ministre de la Marine, l'honorable MacDonald et seule une enquête royale pourrait nous permettre de connaître toute la vérité à ce sujet." (20)

Convoi sur le Saint-Laurent
(Archives Publiques du Canada)



TOUTE NOTRE REGION DU BAS ST-LAURENT JUSQU'AU GOLFE SOUMISE A L'OBSCURATION DEPUIS MERCREDI, PAR CRAINTE DES BOMBARDEMENTS PAR LES SOUS-MARINS

Une obscurisation complète d'u-

Malgré cette demande, la commission d'enquête réclamée n'eut jamais lieu. Cependant de nouvelles mesures de protection entraient en vigueur. Ainsi, le 24 septembre 1942, un arrêté ministériel ordonnait l'obscurcissement (le dim-out) sur tout le territoire allant de l'Isle-Verte à Douglstown. Bien qu'au début, les règlements relatif à cette pratique furent plutôt confus, la population s'y conforma du mieux qu'elle put. L'arrêté donnait une série de consigne à suivre.

1- Ces règlements seront en vigueur en tout temps du coucher au lever du soleil.

2- Les enseignes lumineuses ou ornementales de toute nature visibles à l'extérieur et l'éclairage par flots de lumière illuminant les édifices et les enseignes, y compris, mais non limité à, toutes les enseignes extérieures, les panneaux-réclame, l'éclairage diffusé, les marquises de théâtre et de cinéma et les enseignes intérieures ainsi que toutes les lumières ornementales intérieures situées à proximité de toute fenêtre non obscurcie devront être éteintes.

3- Aucune lumière d'une nature quelconque, soit intérieure, soit extérieure, y compris les lampes de rues, ne devra être allumée si elle est visible d'un point quelconque du fleuve ou du golfe Saint-Laurent.

4- Aucun véhicule ne devra circuler ou stationner de telle façon que ses phares soient dirigés vers le fleuve ou le golfe Saint-Laurent, à moins qu'ils ne soient obscurcis de telle manière qu'on ne puisse les apercevoir d'un point quelconque du fleuve ou du golfe.

5- En ce qui concerne les chemins de fer, l'éclairage des wagons de voyageurs devra être obscurci de telle manière qu'il ne puisse être visible d'un point quelconque du fleuve ou du golfe Saint-Laurent.

6- Ces règlements ne s'appliqueront pas à tout éclairage autorisé ayant pour but de faciliter la navigation aérienne ou maritime ou à tout signal lumineux autorisé de chemin de fer." (21)

LA MISSION DU U-517 (1)

Un des épisodes les plus intéressants de la bataille du Saint-Laurent fut sans contredit la mission que mena le sous-marin U-517 dans le golfe et le fleuve à l'automne 1942. Lorsque le commandant Paul Hartwig ramena son navire au port de Lorient en France, le 21 octobre 1942 le pavillon du sous-marin était orné de neuf pavillons représentant les navires coulés lors de cette mission. Du point de vue stratégique allemand, l'expédition d'Hartwig dans les eaux intérieures canadiennes fut de loin la plus réussie.

A l'âge de 27 ans, Paul Hartwig était l'un des plus jeunes commandants de U-boat. Il s'agissait d'ailleurs de sa première mission à titre de commandant lorsqu'il reçut l'ordre de conduire le U-517 en patrouille dans le secteur du détroit de Belle-Isle. Quittant la base de Kiel le 8 août 1942 avec un équipage de 51 hommes à bord du sous-marin de 250 pieds de long, transportant 22 torpilles et assez de fuel et de vivres pour une mission de trois mois, il effectua la traversée de l'Atlantique en 18 jours et arriva dans le détroit de Belle-Isle le 26 août.

C'est le lendemain qu'il repéra son premier objectif lorsqu'il ren-

contra deux navires qui s'étaient écartés de leur convoi. Croyant qu'il s'agissait d'un navire marchand, il lance deux torpilles vers l'un d'eux. Il s'agit en fait du "CHATAM", employé par l'armée américaine comme transport de troupes, qui se dirige vers le Groenland. Le navire coule en 3 minutes et 14 des 562 hommes à bord perdent la vie.

Le 28 août, Hartwig repère un navire marchand endommagé et abandonné par son équipage. Finissant le travail déjà entrepris par un autre U-boat, il l'envoie par le fond. Continuant à circuler dans les eaux du Golfe, il rencontre le 2 septembre un autre convoi, celui-ci sous bonne escorte. Il le suit pour se placer en bonne position et dans la nuit du 3 septembre, il torpille et coule le freighter "Donald Stewart" de la "Canada Steamship Line".

Après avoir demandé l'autorisation à son quartier général, Hartwig pénètre dans le Saint-Laurent à la recherche d'autres cibles. Les dimensions plus réduites de la voie navigable dans le golfe rendait la tâche plus facile au commandant du sous-marin allemand mais, d'un autre côté,

accroissaient les chances d'être repéré par la défense canadienne. Ces chances étaient d'autant plus accrues par le fait que Hartwig préférait naviguer à la surface une fois le jour tombé car il pouvait ainsi atteindre une vitesse de 18 noeuds comparativement à 7 noeuds en plongée, rendant ces déplacements d'autant plus rapides. Il arrivait parfois cependant que cette manœuvre lui cause certains problèmes, le principal étant le repérage par les avions de la défense. Il était alors forcé de plonger en catastrophe pour échapper aux tirs et aux bombes de ceux-ci. Par deux fois il fut surpris alors qu'il naviguait en surface, de jour, par les bimoteurs Lockheeds et ce n'est que par pure chance qu'il s'en tira. La première fois une des bombes tomba juste à côté du sous-marin mais n'explosa pas et la seconde fois, une bombe tomba sur le pont du sous-marin, glissant près de la soute à munitions. Encore une fois elle n'explosa pas et Hartwig pu sortir avec deux de ses hommes et la rouler avec prudence à la mer. Parmi les autres dangers que rencontrent les sous-marins et leurs équipages il faut aussi compter les navires

Le non-respect de ces règlements pouvait entraîner une amende allant jusqu'à 500\$ ou un maximum de douze mois de prison suite à une condamnation sommaire. Si l'offense était plus grave et que la personne enfreignant la loi était mise en accusation par le procureur général du Canada et reconnue coupable, l'amende pouvait aller jusqu'à 5000\$ et la peine d'emprisonnement atteindre un maximum de cinq ans. (22)

D'un autre côté, comme nous l'avons déjà dit plus tôt, la population du long des côtes joue un rôle important dans le système de défense en portant assistance aux militaires. Un groupe de journalistes de Montréal et de Québec qui effectuaient en juin 1943 une tournée des installations de défense de la Gaspésie fut à même

de constater l'implication de cette population. Le journaliste du Devoir, Lucien Desbien rédigea sous le titre de "Notes Gaspésiennes" une série de chroniques dans lesquelles on retrouve ses impressions sur la situation.

"La Gaspésie est aux aguets et sur un pied de défense, comme on peut le juger par le dimout (obscurissement des phares des automobiles, des fenêtres, tout le long de la côte, dès la nuit tombante). Dès le pont du pittoresque village de l'Isle-Verte, on peut avoir une autre preuve éloquente des mesures de protection prises par nos autorités militaires: des gardes armés exigent votre carte d'enregistrement national. L'on établira ainsi, à divers points de la route de la Gaspésie, des road blocks dont l'entrée sera surveil-

lée et gardée par des représentants de l'armée de réserve, de la police provinciale et du Comité de Protection Civile. Partout, ailleurs, tant sur la côte qu'à l'intérieur, ces corps, de même que la Gendarmerie Royale du Canada et le Service de Guet Aérien coopéreront à la défense du pays" (23)

Les gardiens de phares sont aussi mis à contribution comme en témoignent ces paroles de M. Charles-Auguste Lavoie qui était à l'époque, gardien du phare de Pointe-au-Père:

"Durant la guerre, le gardien de phare devait effectuer une surveillance aérienne. Aux heures convenues, ici c'était à 11 heures et 6 heures, on recevait un code transmis par la radio. Il fallait ca-

d'escorte des convois, destroyers et corvettes qui repèrent les navires ennemis et les attaquent à l'aide de charges de profondeurs. On peut facilement imaginer les conséquences d'une avarie ou de dommages lorsque le sous-marin est en plongée.

Continuant sa patrouille dans le fleuve Hartwig est amené à participer aux événements auxquels on réfère parfois sous le nom de "September's Black Seven" (littéralement, le 7 septembre noir). En effet, en cette date, 5 navires furent coulés dans les eaux du fleuve près de St-Joachim de Tourelle. Le U-517 fut le deuxième sous-marin à attaquer le convoi le long de la côte sud de la Gaspésie et avec trois torpilles il coule les navires grecs "Mount Pindus" et "Mount Taygetus" de même que le navire canadien "Oakton."

Le 11 septembre, près de Cap-Chat il coule la corvette "H.M.C.S. Charlottetown". Celle-ci regagnait sa base à Gaspé après avoir escorté un convoi à Rimouski. Il y eut 9 morts parmi l'équipage principalement à cause de l'explosion des charges de profondeurs qui étaient sur le pont et qui explosèrent lorsque le navire

coula, tuant 8 hommes qui nageaient dans une flaque d'huile et qui essayaient de s'éloigner du navire.

*"Hartwig avait regardé par son périscope le "Charlottetown" qui coulait et avait vu les charges de profondeurs exploser. Il dit à son équipage plus tard: "Je suis peiné pour l'équipage de ce navire car ils ont été tués par leurs propres armes." * (2)*

C'est le 14 septembre que le U-517 fit ses dernières victimes dans le fleuve Saint-Laurent. Il rencontra un convoi de 22 navires dont 7 navires d'escorte qui se dirigeait de Sydney vers Québec. Il torpilla deux navires marchands, le norvégien "Inger Elizabeth" et le hollandais "Saturnus". Pris en chasse par les 7 escorteurs, un destroyer, 4 corvettes et deux autres navires il fut sévèrement secoué par les charges de profondeurs. Une partie de l'équipement de lancement des torpilles fut endommagée ce qui cause une imprécision dans le tir et qui lui fait manquer ses 4 dernières torpilles le 5 octobre.

Le lendemain 6 octobre 1942, il quitte le Saint-Laurent avec un tableau de chasse de 9 navires

coulés totalisant 27,883 tonnes. 32 personnes perdirent la vie dans ces torpillages. Il est accueilli en héros à son retour à Lorient.

Paul Hartwig et une partie de son équipage reviendront cependant au Canada sans le vouloir. En effet, lors de sa mission suivante, le U-517 fut capturé par la marine britannique. L'équipage fut envoyé au Canada pour y être interné dans un camp de prisonniers de guerre. Quant à Hartwig, il fut d'abord amené à Londres pour y être interrogé puis conduit au Canada et interné au camp pour officiers de Saint-Jean près de Montréal. Il fut retransféré à Londres en 1946 et libéré en août 1947. Par la suite il devint député-commandant-en-chef de la flotte navale de la République de l'Allemagne de l'Ouest. ■

1- Les informations pour cette section ont été en majeure partie prises dans: Moon, Peter, "The War story our leaders kept quiet". Dans **The Canadian Magazine**, 26 février et 4 mars 1972.

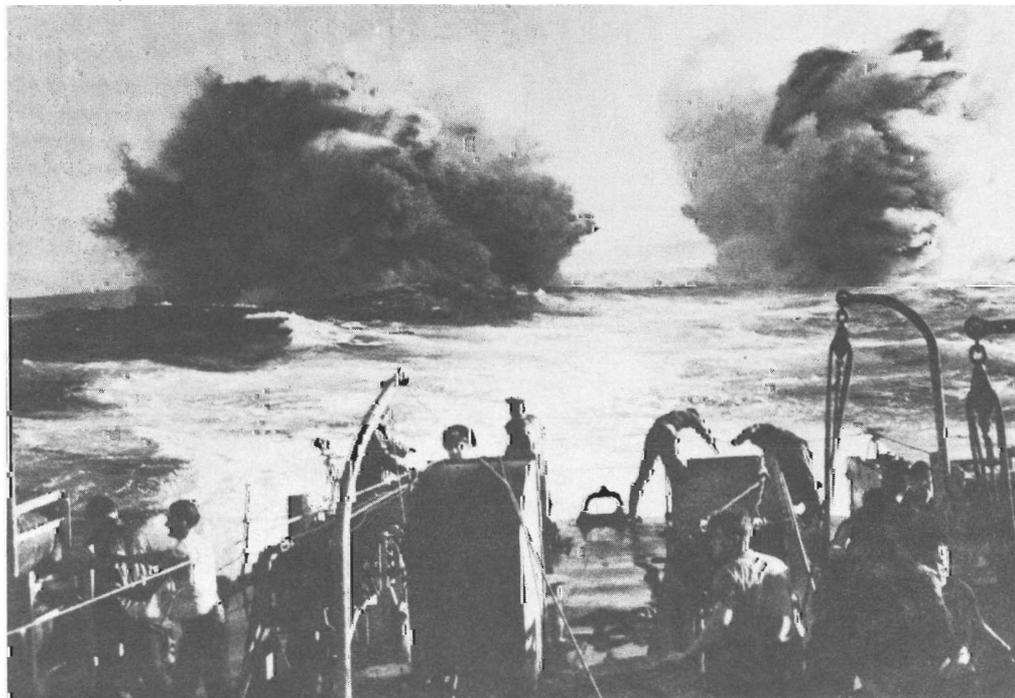
2- Par 1, p. 7

* Traduction de l'auteur

moufler et cela nous rendait nerveux." (24)

Si on ne peut avoir une mesure juste de l'effet de l'implication de la population dans le système de défense des côtes du Saint-Laurent on ne peut nier qu'elle y joua un rôle d'importance. Il contribua au moins à réduire les chances pour les équipages des U-boats d'obtenir des informations à partir de l'observation des côtes la nuit et les força probablement à être plus prudents lorsqu'ils circulaient dans les eaux du fleuve. On notera cependant une preuve tangible de l'efficacité de ces actions dans l'arrestation de l'espion allemand Werner Janowski, le 8 novembre 1942 près de New-Carlisle, quelques heures seulement après qu'il eut débarqué sur une plage voisine. La vigi-

Une frégate de la marine canadienne procède au lancement de grenades anti-sous-marines. Tiré de "Les forces armées du Canada". Imprimeur de la Reine.



lance de la population et probablement aussi le manque de précaution de la part de l'Allemand conduisirent à sa capture rapide.

Impact économique de l'action allemande

En envoyant ses sous-marins dans le Saint-Laurent, l'amirauté avait deux grands objectifs. Sans contredit, le principal était de s'attaquer à la navigation sur le fleuve et par le fait même de bloquer les exportations du Canada qui s'effectuaient en grande partie par cette voie. Les Allemands espéraient ainsi diminuer l'impact de l'effort de guerre des industries canadiennes en ralentissant l'envoi des marchandises vers l'Europe. Le second objectif consistait, par ces mêmes actions sur le fleuve, à saper le moral de la population canadienne. Une campagne comme celle de 1942 a eu un impact indéniable au sein de la population en démontrant les capacités de la marine de guerre allemande et la faiblesse relative de la marine canadienne à l'époque.

Comme nous l'avons dit auparavant, le Saint-Laurent constituait un objectif militaire de choix à cause du volume du commerce maritime qui s'effectuait sur ses eaux. Non seulement une majorité des exportations canadiennes circulait-elle par cette voie, mais un important commerce s'effectuait tout le long des côtes. Il faut aussi tenir compte de l'importance du commerce du bois, l'une des principales richesses de cette partie du pays. Les bateaux qui étaient affectés au commerce le long des rives étaient petits, relativement lents, se déplaçaient sans escorte à cette époque et représentaient des cibles faciles pour une attaque à la torpille ou même une attaque de surface à l'aide de canons.

Pour ce qui est des exportations, il est à noter que plus de la moitié des ports d'où s'exerçait cette activité en direction de l'Atlantique se situaient sur le fleuve. C'est pourquoi les résul-



tats possibles d'une action allemande étaient intéressants aux yeux des stratèges de ce pays. Dans l'éventualité d'une défaite du Canada sur son propre terrain et d'un contrôle des eaux du Saint-Laurent par les U-boats, le déplacement des exportations vers d'autres ports amènerait un ralentissement considérable de cette activité et ne pourrait que nuire à l'effort de guerre canadien. Il est d'ailleurs possible de constater l'effet de cette campagne en relevant les statistiques des exportations en 1941 et 1942.

"Le résultat du déplacement du commerce d'exportation du fleuve vers d'autres ports, associé à un ralentissement général du trafic et à une réticence naturelle à utiliser le Saint-Laurent, amenèrent une diminution importante du volume de marchandises à destination d'outre-mer. Ceci fut clairement démontré par le volume total annuel de cargo chargé à destination d'outre-mer dans les ports du Québec, un total qui se chiffrait à seulement 2,249,926 tonnes comparative-



Sous-marin allemand qui s'est rendu à la marine canadienne entre le port de Saint-Jean, Terre-Neuve, le 3 juin 1945 (Archives publiques du Canada, PA 128268)

ment à 4,822,100 tonnes chargées aux mêmes endroits en 1941. De plus, en 1942, les exportations du Canada étaient de 45% supérieures à 1941."

C'est d'ailleurs à la lumière de chiffres semblables et face aux conséquences de l'action des U-boats que le gouvernement canadien décida d'interrompre le trafic des navires en direction d'outre-mer en septembre 1942, admettant de ce fait qu'il ne pouvait efficacement contrer l'action des sous-marins allemands.

L'autre objectif des stratégies allemandes semble aussi avoir été atteint. L'effet psychologique de l'action des sous-marins se fera sentir au sein de la population et chez les politiciens jusqu'à la fin de la guerre. Il suffit de prendre comme exemple l'espèce de psychose qui amena la population du long des côtes à rapporter un nombre considérable d'observations de sous-marins dont la majorité ne furent jamais confirmées ou, s'avèrent tout simplement fausses. A cela s'ajoutait la peur de voir débarquer des espions al-

lemands sur les plages et l'action des nombreuses rumeurs qui circulaient. Chez les politiciens, certains s'inquiétaient de possibilités telles que l'établissement de bases d'opérations pour sous-marins sur les îles Saint-Pierre et Miquelon, après la capitulation de la France, et même sur l'île d'Anticosti. Ces questions étaient rapidement mises de côté par les autorités de la Défense canadienne qui savaient pertinemment que les sous-marins allemands possédaient un rayon d'action suffisamment grand pour opérer à partir des côtes de l'Europe, et qu'il n'y aurait aucun intérêt et de toute façon très peu de possibilités quant à l'établissement de bases le long du littoral nord-américain.

Conclusion

Les sous-marins allemands ne revinrent pas dans le fleuve en 1943 et se limitèrent à une action dans le golfe en 1944. L'une des raisons que l'on peut évoquer devant cet état de fait est que les défenses canadiennes avaient été renforcées avec l'augmentation par la marine de la flotte affectée à la surveillance du fleuve et l'institution du système des convois, de même que l'établissement, par l'armée, de patrouilles mobiles et de corps de surveillance des côtes. Il faut cependant dire que la principale raison qui fit que les sous-marins allemands restèrent loin des eaux du Saint-Laurent est qu'en 1943, la marine allemande avait perdu l'initiative dans l'Atlantique-nord et ne devait jamais la reprendre. Le nombre de navires alliés patrouillant ces eaux s'était grandement accru grâce aux programmes de construction accélérés dans chaque pays et, de plus, les systèmes de détection des sous-marins et l'armement pour les contrer s'étaient nettement améliorés ce qui permettait une lutte plus efficace contre les U-boats.

"Cependant, le U-boat demeura une des armes les plus destructrices de la machine de guerre allemande. Equipé de torpilles

acoustiques des plus efficaces et plus tard, du "Schnorchel" qui lui permettait de recharger ses batteries en plongée, le U-boat fut capable de continuer ses activités contre la navigation jusqu'à la fin de la guerre."

Une des preuves de l'efficacité de ces sous-marins est démontrée par la statistique suivante: durant l'année 1942, les U-boats allemands coulèrent un total de 956 navires marchands dans les eaux de l'Atlantique-nord.

Les résidents des côtes du Saint-Laurent furent à même de constater l'efficacité des U-boats en 1942 et se souvinrent pendant de nombreuses années de la période où il leur semblait que la marine allemande contrôlait le fleuve. La Bataille du Saint-Laurent ne fut peut-être aussi grandiose que celles qui se déroulèrent dans l'Atlantique-nord mais elle eut son importance pour de nombreux habitants du Bas Saint-Laurent et de la Gaspésie. ■

Notes:

- 1- Leslie Roberts, **Canada's war at sea**, Montréal, Alvah M. Beatty Publications Ltd., 1944, p. 39
- 2- Gilbert Norman Tucker, **The naval service of Canada, vol II**. Ottawa, King's Printer, 1952, p. 150
- 3- Ibid. p. 157
- 4- Ibid. o. 159
- 5- Ibid. p. 181
- 6- Ibid. Appendice VI, p. 531
- 7- Ibid. Appendice V, p. 531
- 8- André Boutin et al., **Mont-Joli, Histoire et illustrations de son premier cent ans**, Mont-Joli, Editions de Les Ateliers Plein Soleil inc. 1980, p. 162
- 9- Ivan S. Brookes, **The Lower St-Lawrence**, Freshwater Press inc., Cleveland, 1974, p. 261
- 10- "L'Amirauté fait une enquête sur le Capo Noli", **Le Soleil**, 31 octobre 1940, p. 11
- 11- **Progrès du Golfe**, 6 novembre 1940, p. 4
- 12- "Un mort, 17 disparus et 111 rescapés dans le Saint-Laurent", **Le Soleil**, Québec, 15 mai 1942, p.9
- 13- Leslie Roberts, op. cit. p. 41
- 14- Ibid. p. 42
- 15- Joseph Schull, **Lointains navires**, Ottawa, Ministère de la Défense, 1953, p. 123
- 16- Barry Broadfoot, **Six années de guerre**, Ottawa, Ministère de la Défense, 1955, p. 167
- 17- Leslie Roberts, op. cit. p. 40
- 18- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 156
- 19- Ibid. Appendice X, p. 539
- 20- "On réclame une enquête sur la défense de nos côtes", **Le Progrès du Golfe**, Rimouski, 30 octobre 1942, p. 21-
- 21- "L'obscurité est de rigueur", **L'Echo du Bas Saint-Laurent**, Rimouski, 15 octobre 1942, p. 4
- 22- Ibid.
- 23- Lucien Desbiens, "Notes gaspésiennes", **Le Devoir**, 22 juin 1943, p. 1
- 24- Collaboration, **Une lumière sur la côte**, Pointe-au-Père, La Corporation des Fêtes du Centenaire, 1982, p. 202-203
- 25- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 391
- 26- Ibid. p. 392
- 27- Leslie Roberts, op. cit. p. 42
- 29- Gilbert Norman Tucker, op. cit. p. 42
- 30- Ibid. p. 145